

COMPLEXE STADSPROJECTEN

draaiboek

Naam website KCVS

ROJECTDEFINITIE

Oorspronkelijke naam document

Projectdefinitie Inrichting Martelarenlaan en Park Belle Vue

Project

Leuven - Park Belle Vue

1	<i>Inleiding</i>	3
1.1	Situering en context	3
1.2	Voorwerp van de opdracht	3
1.3	Ontwerpdomein	4
1.4	Bouwheer	5
1.5	Begrenzing van het projectgebied	5
1.6	Studie- en uitvoeringstermijn	5
2	<i>Beleidskader</i>	7
2.1	Ruimtelijk structuurplan Leuven	7
2.1.1	Openruimtestructuur	7
2.1.2	Nederzettingsstructuur	7
2.1.3	Economische en centrumstructuur	8
2.1.4	Verkeersstructuur	8
2.1.5	Landschapsstructuur	9
2.1.6	Deelruimte Kessel-Lo	9
2.2	Stadsontwerp Kop van Kessel-Lo / Martelarenlaan	10
2.2.1	Situering projectgebied binnen totaalproject voor de stationsomgeving	10
2.2.2	Park Belle Vue / Martelarenlaan zuid	10
2.2.3	Aansluiting op Tiensesteenweg	11
3	<i>Doelstellingen / programma</i>	12
3.1	Optimale verkeersafwikkeling,- leefbaarheid en -veiligheid	12
3.1.1	Scheiding van lokaal en doorgaand verkeer	12
3.1.2	Optimaliseren van aansluiting met K.Albertlaan en Kop van Kessel-Lo	13
3.1.3	Aangename en veilige wandel- en fietsroutes	14
3.1.4	Evaluatie van voorstellen i.v.m. verkeersafwikkeling ruimere omgeving	15
3.2	Zinvolle invulling park op verschillende niveaus	15
3.2.1	Park Belle Vue als hoogwaardige stedelijke verblijfs-, ontmoetings- en recreatieruimte	15
3.2.2	Park Belle Vue als passageruimte	16
3.2.3	Ecologische betekenis	17

3.2.4	Complementariteit t.o.v. publieke ruimte in Kop van Kessel-Lo	17
3.2.5	Park Belle Vue als onderdeel van het netwerk van publieke ruimtes in Kessel-Lo	17
3.3	Meervoudige duurzaamheid	18
3.3.1	Landschappelijke duurzaamheid	18
3.3.2	Functionele duurzaamheid	18
3.3.3	Bouwtechnische duurzaamheid	19
4	Randvoorwaarden	21
4.1	Uitvoeringstermijn, werforganisatie en verkeersomleiding	21
4.2	Budget	21
4.3	Ereloonovereenkomst	21
4.4	Bijzondere gebruiksomstandigheden	22
4.5	Technische randvoorwaarden sport - en spelinfrastructuur	22
4.6	Technische randvoorwaarden auto-, bus-, fiets- en voetgangersverkeer	22
4.7	Technische randvoorwaarden riolering	23
4.8	Technische randvoorwaarden andere nutsleidingen	23
5	Inhoud studieopdracht fase open oproep	24
5.1	Ontwerp vragen	24
5.2	Presentatiemateriaal	25
5.3	Gunningscriteria	26
6	Figuren	27
7	Bijlagen	48

1 Inleiding

1.1 *Situering en context*

De heraanleg van het zuidelijke deel van de Martelarenlaan kadert binnen de herontwikkeling van de stationsomgeving aan de zijde van Kessel-Lo. De belangrijkste opties voor deze herontwikkeling werden al in het “Ontwikkelingsplan voor het spoorweggebied Leuven” van prof. Smets (1992) geformuleerd. Het plan voorziet in een multifunctionele en dense ontwikkeling ter hoogte van het “stationseiland” in de noordelijke sectie van de Martelarenlaan gecomplementeerd door een lineair park langs de zuidelijke sectie.

Voor het noordelijke deel (tussen Diestsesteenweg en Karel Schurmansstraat) werd in 2003 een besloten competitie georganiseerd, waar het ontwerp de TV SeARCH/AR-TE als winnaar uitkwam.

Het Ontwerpteam Johan Van Reeth maakte in 2005 een nieuw stadsontwerp op voor de stationsomgeving zijde Kessel-Lo, waarin enerzijds het “Ontwikkelingsplan voor het spoorweggebied Leuven” geactualiseerd werd en anderzijds nieuwe randvoorwaarden werden geformuleerd, als voorbereiding op het RUP Martelarenlaan (nodig om Kop van Kessel-Lo te kunnen realiseren).

De procedure van het RUP Martelarenlaan werd opgestart in 2006. In september 2006 werd het openbaar onderzoek afgerond. Het RUP werd definitief goedgekeurd in mei 2007.

Na goedkeuring van het RUP zal gestart worden met de realisatie van het stationseiland.

Voor het zuidelijk deel van de Martelarenlaan (weg + park) wordt via de open oproep een ontwerper aangesteld, die eveneens belast zal zijn met de uitvoering.

1.2 *Voorwerp van de opdracht*

De opdracht behelst de volledige ontwerpopdracht, van analyse over voorontwerp tot bouw- en uitvoeringsdossier en opvolging van de werken voor de heraanleg van de Martelarenlaan zuid en het park Belle Vue.

Het project voorziet in:

- het ontwerp en de realisatie van een nieuw profiel voor de Martelarenlaan, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen een ventweg voor lokaal verkeer en een weg voor doorgaand en busverkeer;
- het ontwerp en de realisatie van het park Belle Vue (beplantingen, verlichting, recreatieve infrastructuur, paden, meubilair, ...);
- het uitwerken van een verkeerscirculatieplan voor de aanliggende straten in samenwerking met de stedelijke diensten ;
- het ontwerp en realisatie van alle aansluitingen van wegen en park op bestaande dwarsstraten tussen K.Schurmansstraat en Tiensesteenweg alsook de aansluitingen op het project Kop van Kessel-Lo en de (latere) fietsersbrug;
- de vernieuwing van de riolering.

De opdracht wordt in 2 fases verdeeld.

In een **eerste fase** wordt een ontwerper gekozen volgens de open oproepprocedure, op basis van een globaal (voorontwerp)plan.

Deze fase wordt gevolgd door een **overlegronde**, waarbij verschillende actoren (jeugddienst, groendienst, bewoners, adviesraden,...) geconsulteerd worden en de mogelijkheid krijgen om voorstellen te formuleren over deelaspecten van het voorontwerp. Tijdens de overlegronde wordt ook De Lijn geconsulteerd. Het plan wordt aangepast in functie van relevante opmerkingen die tijdens de overlegronde geformuleerd zijn. Van de ontwerper wordt dan ook een zekere openheid en procesbereidheid verwacht om op een intelligente manier met de geformuleerde opmerkingen om te gaan en deze als waardevolle toevoegingen in het ontwerp te integreren.

Tijdens de **tweede fase** wordt het definitieve ontwerp verder uitgewerkt in functie van de uitvoering.

1.3 Ontwerpdomein

- **Stedenbouw** : inpassing van park en wegenis in ruimer geheel, concept en betekenisvol programma van park
- **Landschapsarchitectuur** : aanleg van park, inrichting van publiek domein
- **Verkeerskunde** : ontwerp wegenis, aansluitingen, verkeerscirculatie ruimere omgeving
- **Burgerlijke bouwkunde** : stabiliteit, riolering.

1.4 Bouwheer

De stad Leuven treedt op als opdrachtgever en bouwheer.

1.5 Begrenzing van het projectgebied

Zie figuur 1

Het projectgebied is gelegen:

- tussen de spoorwegzone en de oostelijke rooilijn van de Martelarenlaan;
- tussen de Karel Schurmansstraat en de Koning Albertlaan.

1.6 Studie- en uitvoeringstermijn

Op basis van de “Open Oproep van de Vlaamse Bouwmeester “ wordt een ontwerpteam gekozen. Dit team zal instaan voor de “uiteindelijke” ontwerpopdracht (incl. uitvoering).

Open oproep van de Vlaamse Bouwmeester:

- | | |
|------------------------------|------------------------------|
| ○ Selectie van 5 teams: | december 2006 |
| ○ Eerste briefing: | 6 augustus 2007 |
| ○ Einddatum vragen: | 28 september 2007 |
| ○ Inleveren ontwerpen: | 7 november 2007 |
| ○ Presentatie ontwerpen: | 22 november 2007 |
| ○ Onderhandeling en gunning: | december 2007 – januari 2008 |

Ontwerpopdracht:

- Overlegronde:
 - Consultatie van verschillende stadsdiensten/ relevante actoren (technische dienst, groendienst, dienst planning, jeugddienst, sportdienst, werkgroep toegankelijkheid...) + omwonenden i.s.m. Infohuis Stadsontwikkeling
 - Herwerken van ontwerp

- Ontwerpopdracht :
Volgens de fasering en modaliteiten beschreven in de ontwerpovereenkomst
 - o Goedkeuring voorontwerp en definitief ontwerp
 - o Uitvoeringsstudie en bouwaanvraag
 - o Aanbesteding werken
 - o Gunning werken
 - o Aanvang werken: ten vroegste juni 2010
 - o Oplevering

2 Beleidskader

2.1 Ruimtelijk structuurplan Leuven

Exemplaar RSL als bijlage

Het ruimtelijk structuurplan Leuven (RSL) werd in april 2004 definitief goedgekeurd en vormt de leidraad voor het ruimtelijk beleid in Leuven. Het projectgebied komt aan bod in de verschillende deelstructuren van het richtinggevend gedeelte, alsook in het gebiedsgerichte deel (deelruimte Kessel-Lo -Oostelijk Heuvellandschap).

2.1.1 Openruimtestructuur

Zie figuur 2

Park Belle Vue wordt in het structuurplan geselecteerd als openruimtegebied met hoofdfunctie recreatie, waar de gebruikswaarde primeert op de natuurwaarde (R31). Recreatiegebieden zijn in de eerste plaats bestemd om een zo breed mogelijk publiek gedurende een relatief korte periode van de open ruimte te laten genieten.

Gelet op de functie in de natuurlijke structuur en de ligging op een noord-zuid gerichte corridor moet er echter ook aandacht besteed worden aan de natuurgerichte aanleg. Zo moet de weg worden geïntegreerd in de parkaanleg, met een minimale impact op de belevingswaarde van het park.

2.1.2 Nederzettingsstructuur

Zie figuur 3

In de onmiddellijke omgeving van de Martelarenlaan situeren zich 3 belangrijke woonontwikkelingsgebieden:

- de Kop van Kessel-Lo (WO27);
- de Centrale Werkplaatsen (WO 26);
- de Coosemansstraat-P.Nollekensstraat (WO12).

Deze gebieden komen prioritair in aanmerking voor de bouw van bijkomende woningen. Een woonontwikkelingsgebied moet met een gecoördineerde operatie worden gerealiseerd en minstens vertrekken vanuit een coherent stedenbouwkundig ontwerp.

2.1.3 Economische en centrumstructuur

Zie figuur 4

De ruime stationsomgeving (zijde binnenstad én zijde Kessel-Lo) wordt in het structuurplan geselecteerd als “multifunctionele ontwikkelingspool” (MO2) en wordt dus beschouwd als een gebied dat, door de beschikbare ruimte, de multimodale ontsluitingsmogelijkheden en de positie in de stedelijke structuur in aanmerking komt voor een grootschalige multifunctionele ontwikkeling. Voor de stationsomgeving zijde Kessel-Lo wordt bepaald dat de multifunctionele ontwikkeling beperkt blijft tot het noordelijk deel van de Martelarenlaan : de K.Schurmansstraat vormt de grens tussen multifunctionele ontwikkeling en parkzone.

2.1.4 Verkeersstructuur

Zie figuur 5

De Martelarenlaan wordt in het structuurplan geselecteerd als:

- traject voor een ontsluitende tangentiële stads(bus)lijn (cirkelvormige stadsbuslijn - §8.5.3B);
- traject voor de regionale snelbuslijn Diest- Tielt-Winge – Leuven (§8.5.4.C);
- onderdeel van het provinciaal fietsroutenetwerk (fig. 2.16);
- verzamelweg (Z7).

Verzamelwegen worden gedefinieerd als wegen die het verkeer op wijkniveau verzamelen om het naar het wegennet van een niveau hoger te voeren. Verzamelwegen moeten ingericht worden in functie van de lokale bedieningsfunctie en van de selectieve doorstroming van het wegverkeer.

De Diestse- en Tiensesteenweg zijn geselecteerd als verbindingsweg met de regio.

De Albertlaan (De Jonghestraat-Platte-Lostraat) is geselecteerd als verzamelweg (Z6) en als provinciale fietsroute.

2.1.5 Landschapsstructuur

Zie figuur 6

De stationsomgeving is geselecteerd als vragend ensemble op schaal van het stadsdeel (VE21). Deze selectie geeft de intentie weer om de stationsomgeving te ontwikkelen als een samenhangend ruimtelijk geheel met een hoge landschappelijke kwaliteit, dat een herkenningspunt vormt in het stedelijk weefsel.

2.1.6 Deelruimte Kessel-Lo

Zie figuur 7

Door het voltooiën van de projecten rond het station aan de zijde van Kessel-Lo kan de relatie met de woonkern verbeterd worden. De situatie van ‘achter het station’ verandert in ‘aan het station’. De hoogwaardige verbindingen met de westzijde van het station verbeteren de relatie tussen Kessel-Lo en de binnenstad.

Deze dynamiek mag echter geen aanleiding geven tot grootschalige projecten in Kessel-Lo. Alleen aan de “kop van Kessel-Lo” is de inplanting van echte kantortypologie mogelijk. Door in dit project ook commerciële functies te voorzien die zich richten op de buurt, zoekt de stationsomgeving aansluiting met de centrumrol van de Diestsesteenweg.

Door het concentreren van het verkeer op de Tiense- en Diestsesteenweg krijgt de Martelarenlaan de functie van een verdeelweg tussen beide. Deze verkeersfunctie moet gecombineerd worden met de verblijfskwaliteit van de publieke ruimte en met de oversteekbaarheid. De aanwezigheid van de verschillende oversteekplaatsen naar de stad maakt het gebied ook als verblijfsruimte voor fietsers en voetgangers belangrijk.

Ten zuiden van de Pieter Nollekensstraat wordt de Martelarenlaan en het aangrenzende talud ingericht als publiek park ‘park Belle Vue’.

Bij de nieuwe ontwikkelingen moet er extra aandacht gaan naar de beeldwaarde: leesbaarheid van “kop van Kessel-Lo”, markante aansluiting van de Martelarenlaan op de Tiensesteenweg,

Langs de Tiensesteenweg is tussen de Martelarenlaan en de spoorweggeul een beperkte ontwikkeling mogelijk, met als doel de overgang tussen beide stadsdelen stedenbouwkundig te articuleren. Voorwaarde is dat deze bebouwing een hoogwaardige architectuur krijgt en aansluit op het park Belle Vue langs de Martelarenlaan.

2.2 Stadsontwerp Kop van Kessel-Lo / Martelarenlaan

Bundel als bijlage

De stedenbouwkundige studie “Stadsontwerp Kop van Kessel-Lo / Martelarenlaan” (Ontwerpteam Johan Van Reeth) werd op 21 oktober 2005 goedgekeurd door het college van burgemeester en schepenen. In het stadsontwerp wordt voor de volledige stationszone zijde van Kessel-Lo (van Diestse- tot Tiensesteenweg) een coherent voorstel ontwikkeld, dat de basis vormt voor een aantal ruimtelijke randvoorwaarden die in het RUP Martelarenlaan opgenomen zijn.

2.2.1 Situering projectgebied binnen totaalproject voor de stationsomgeving

De ontwikkeling van de spoorzone zijde Kessel-Lo moet resulteren in het omkeren van de huidige “achterkantsituatie” en het ontstaan van een volwaardige tweede stationstoegang. In het stadsontwerp wordt een multifunctionele ontwikkeling voorzien in het noordelijke deel van de Martelarenlaan met kantoren, commerciële en recreatieve functies, hotels, wonen en parkeren. Het zuidelijke deel van de Martelarenlaan krijgt met park Belle Vue vooral de functie van “compenserende” groene en open ruimte.

Voor de Martelarenlaan zelf wordt een herprofilering voorgesteld die zowel de leefbaarheid als de doorstroming moet verbeteren. In het stadsontwerp worden voorstellen ontwikkeld voor het tracé en de verschillende aansluitingen.

2.2.2 Park Belle Vue / Martelarenlaan zuid

Figuur 8-9-10-11

In het stadsontwerp worden 4 mogelijke typedwarsprofielen voor de zuidelijke Martelarenlaan onderzocht:

- variant 1: behoud van het huidige tracé;
- variant 2: parkway;

- variant 3: weg langs talud;
- variant 4: weg verzonken in talud.

De voorkeur (van Ontwerpteam én stad) gaat uit naar basisvariant 4, waarbij de Martelarenlaan verschoven wordt naar de rand van het spoortalud en verzonken ligt ten opzichte van park en ventweg. Tenzij deze oplossing technisch niet haalbaar zou zijn, wordt ze als ontwerprichtlijn naar voren geschoven.

Er wordt ook een voorstel geformuleerd omtrent een mogelijk langspiegel, een aansluiting op de fietsersbrug en de noordelijke Martelarenlaan.

2.2.3 Aansluiting op Tiensesteenweg

Figuur 12

In het stadsontwerp wordt voorzien om de aansluiting op de K. Albertlaan te regelen met een rotonde. De ontwerpkeuzes die gemaakt worden m.b.t. de rotonde hebben gevolgen voor de K. Albertlaan, die volledig heraangelegd dient te worden. Voorbij de rotonde worden de drie rijstroken richting Tiensesteenweg behouden.

3 Doelstellingen / programma

3.1 *Optimale verkeersafwikkeling,- leefbaarheid en -veiligheid*

3.1.1 Scheiding van lokaal en doorgaand verkeer

Rekening houdend met de belangrijke verkeersfunctie die de Martelarenlaan vandaag al vervult en de verwachte verkeersgroei (alleen al door de geplande verdichting in de stationsomgeving) kiest de stad ervoor om de Martelarenlaan ten zuiden van de Coosemansstraat te ontdubbelen in :

- een weg voor doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer voor de Kop van Kessel-Lo;
- een weg voor lokaal verkeer.

Deze opsplitsing moet de verkeersafwikkeling ten goede komen én de leefbaarheid van de woningen aan de Martelarenlaan garanderen.

De **basisvariant 4** uit het “Stadsontwerp Kop van Kessel-Lo/Martelarenlaan” geniet de voorkeur van de stad. Hierbij wordt de Martelarenlaan (voor doorgaand verkeer) verzonken uitgevoerd aan spoorzijde en van de ventweg (voor lokaal verkeer) gescheiden door het park. Ter hoogte van de geplande fietsersbrug moet de Martelarenlaan verder dalen om te voorzien in voldoende vrije hoogte.

Langs de ventweg worden parkeerplaatsen voorzien voor de omwonenden en voor het cliënteel van de aanwezige handelszaken. De stad tracht in principe om per gezin één parkeerplaats op het openbaar domein aan te bieden.

Het busverkeer (lijn 16) gebruikt de weg voor doorgaand verkeer. Er worden 2 halteplaatsen voorzien in het ontwerp. De ontwerpers formuleren een voorstel omtrent de locatie en inpassing van de halteplaatsen. Het voorstel wordt tijdens de overlegronde besproken met De Lijn.

Opm. Vandaag zijn er halteplaatsen ter hoogte van de Nollekensstraat en Coosemansstraat.

3.1.2 Optimaliseren van aansluiting met K.Albertlaan en Kop van Kessel-Lo

De **Koning Albertlaan** vervult t.o.v. de omliggende straten een enigszins specifieke rol in de verkeersafwikkeling van Kessel-Lo. De Albertlaan verzamelt het verkeer van de aangrenzende wijken en neemt ook een deel sluipverkeer op afkomstig van de Diestsesteenweg. De K.Albertlaan is dus niet alleen een “woonstraat”, maar heeft ook een beperkte verkeersfunctie. Vandaag kan de K.Albertlaan haar verkeersfunctie omwille van een onaangepaste profilering en enigszins ongelukkige aansluiting op de Martelarenlaan niet op een goede manier waarmaken. De moeilijke oversteek van links afslagend verkeer creëert “files”, die de veiligheid van andere weggebruikers en leefbaarheid in het gedrang brengen. Ook de oversteekbaarheid voor zachte weggebruikers is voor verbetering vatbaar (de Ark!).

Een herprofilering van de Koning Albertlaan en betere aansluiting op de Martelarenlaan dringen zich dus op. Deze moeten niet alleen een betere doorstroming van het verkeer beogen, maar ook de veiligheid van zwakke weggebruikers verhogen (met specifieke aandacht voor de oversteek naar de school).

Hiernaast vormt de aansluiting ter hoogte van het project **Kop van Kessel-Lo** een specifiek ontwerpvragestuk. Ter noorden van de Schurmansstraat ligt de Martelarenlaan terug op maaiveldniveau en aan de zijde van de bebouwing. Noordelijke en zuidelijke Martelarenlaan worden dus via een bocht verbonden. In deze bocht moet bovendien ook een in- en uitrit voor de parking gerealiseerd worden. Landschappelijk is de aansluiting een belangrijk punt omdat ze het project Kop van Kessel-Lo aankondigt en het perspectief vanuit de Schurmans- en Coosemansstraat bepaalt.

Het ontwerp voor de publieke ruimte in het noordelijke deel van de Martelarenlaan is op dit ogenblik nog volop onderwerp van discussies. Tijdens de eerste briefing zal de nodige documentatie i.v.m. de belangrijkste ontwerpopties beschikbaar zijn. Meer gedetailleerde informatie inzake de timing is opgenomen in de bijlage. Het ontwerpteam dient duidelijk aan te geven waarom en op welke wijze deze opties al of niet verder gebruikt worden voor het zuidelijke deel van de Martelarenlaan.

De aansluiting van de zuidelijke Martelarenlaan op de Kop van Kessel-Lo moet niet alleen verkeerskundig opgelost worden, maar ook een landschappelijk kwalitatief beeld opleveren.

3.1.3 Aangename en veilige wandel- en fietsroutes

Figuur 13 Fietsroutenetwerk

Figuur 14 Scholen

Intensiteiten fietsverkeer als bijlage

Het fietstraject parallel met de Martelarenlaan tussen Diestse – en Tiensesteenweg vormt een belangrijke **fietsroute op lokaal en provinciaal niveau**. Het traject wordt niet alleen gebruikt door bewoners van omliggende wijken om het station en de binnenstad te bereiken, het is ook een belangrijke noordzuid-verbinding en meer specifiek een belangrijk onderdeel van de route naar het scholencomplex van het Heilig Hart en het Albertuscollege in Heverlee.

Het belang van de fietsroute zal in de toekomst alleen maar toenemen door de verdere aanleg van het **Jan Vranckxtracé** en de realisatie van de nieuwe **fietsersbrug** over de sporen (ter hoogte van het Provincieplein). De aansluiting van het noordzuid-traject op de (latere) fietserbrug en J.Vranckxtracé (Nollekensstraat) vormt dan ook een bijzonder aandachtspunt binnen het ontwerp.

Rekening houdend met het groot aandeel van jeugdige fietsers moet er veel aandacht besteed worden aan het aspect veiligheid, niet alleen in het langstracé, maar (vooral) aan de verschillende oversteekpunten vanuit de woonkern Kessel-Lo (oversteek vanuit Schurmansstraat-Coosemansstraat, Nollekensstraat-latere vervollediging J.Vranckxtracé, Streuvelsstraat, Albertlaan).

De stad wil aangename en veilige fietspaden over dit traject afgestemd op de “piekdebieten” van ochtend- en avondspits.

Opm.

Leerlingenaantallen (2007):

H.Hart Sint-Norbertus, kleuter – en lager onderwijs: 187 lln

H.Hart, lager onderwijs: 647 lln

H.Hart, secundair onderwijs: 2620 lln

De Ark1, kleuter- en lager onderwijs, 290 lln

De Ark 2, lager onderwijs: 481 lln

Sint Albertuscollege, secundair onderwijs: 654 lln

3.1.4 Evaluatie van voorstellen i.v.m. verkeersafwikkeling ruimere omgeving

Voorstudie verkeersafwikkeling als bijlage

In de bijlage zit een eerste studie naar de verkeersafwikkeling in de aanliggende straten. In de studie wordt onderzocht welke maatregelen getroffen kunnen worden om sluipverkeer te weren uit de woonstraten.

Deze studie dient door de ontwerpers geëvalueerd te worden. De ontwerpers geven aan welk scenario hun voorkeur geniet en toegepast werd in het ontwerp en motiveren deze keuze.

3.2 Zinnvolle invulling park op verschillende niveaus

3.2.1 Park Belle Vue als hoogwaardige stedelijke verblijfs-, ontmoetings- en recreatieruimte

Dankzij haar ligging tussen de binnenstad en Kessel-Lo, de twee belangrijkste woonkernen in Leuven, en de “nieuwe centraliteit” die het stationsgebied verworven heeft, bereikt Park Belle Vue in principe een groot aantal potentiële gebruikers : omwonenden, werknemers uit de stationsomgeving, schoolgaande jeugd op weg naar / van school, ... Het ontwerp voor het park moet inspelen op de behoeftes van de verschillende gebruikers.

Verspreid in de woonkern Kessel-Lo komen een groot aantal kleine speelplekken voor; een groter speelterrein waarin de verschillende leeftijdscategorieën hun gading vinden is er echter niet.

Park Belle Vue kan deze leemte invullen door specifiek te voorzien in sport- en speelfaciliteiten voor jeugdige gebruikers: kleuters, kinderen, tieners. Voor elke leeftijdscategorie worden bij voorkeur afzonderlijke zones voorzien met een specifieke inrichting. Zogenaamde “multisportterreinen” (of andere flexibele verharde terreinen) blijken bijzonder in trek.

Sport- en speelinfrastructuur wordt bij voorkeur gebundeld in de nabijheid van de geplande fietsersbrug zodat deze zone kan uitgroeien tot een goed uitgeruste “hangplek”.

De verhuis van de jeugddienst naar de Centrale Werkplaatsen opent ook perspectieven om in Park Belle Vue de nodige infrastructuur te voorzien om er een speelpleinwerking te organiseren: een

polyvalent terrein en klein “paviljoen” met minimale voorzieningen (sanitair, kleine berging, ...) volstaan hiertoe.

De specifieke vorm (“lang en smal”) en het contrast tussen beide “wanden” van het park (spoor en woningen) bieden enerzijds bijzondere mogelijkheden naar gebruik maar roepen anderzijds ook vragen op omtrent veiligheid. Het park zal niet afgesloten worden, wat impliceert dat de (nachtelijke) veiligheid moet “opgelost” worden in het ontwerp.

Het ontwerp moet een divers, veilig en intensief gebruik toelaten. Het park moet ruimte bieden voor verblijf, sport en spel, buurtinitiatieven en stadsevenementen.

3.2.2 Park Belle Vue als passageruimte

Park Belle Vue zal het decor vormen waarin/tegen een heleboel verplaatsingen zich zullen afspelen:

- noord-zuid verplaatsingen van doorgaand autoverkeer tussen Diestse- en Tiensesteenweg op de Martelarenlaan;
- bestemmingsverkeer voor de Kop van Kessel-Lo en/of het station;
- lokaal verkeer op de ventweg;
- fietsers- en voetgangersverplaatsingen op de paden in/langs het park;
- treinreizigers die het station van Leuven passeren.

Het park zal dus door verschillende gebruikers “aan verschillende snelheden” ervaren worden.

Het ontwerp moet inspelen op al deze mogelijke ervaringen en maximaal inzetten op de scenografische kwaliteiten van het park.

3.2.3 Ecologische betekenis

Figuur 15 Ecologische hoofdstructuur

De spoorlijnen van Mechelen –Leuven richting Tienen/luik en Ottignies spelen een rol als natuurlijke verbinding binnen de ecologische hoofdstructuur van Leuven. Park Belle Vue vormt de tot op heden ontbrekende stapsteen tussen de groene infrastructuur van de zone Leuven Noord (langs de Dijle en de vaart) en de groene uitlopers van de Molenbeek-Bierbeekvallei.

Daarom is het wenselijk om bij de inrichting van het park oog te hebben voor het verruimen van de ontplooiingsmogelijkheden voor fauna en flora en maximaal gebruik te maken van natuurlijke processen bij beheer en onderhoud van het groen.

3.2.4 Complementariteit t.o.v. publieke ruimte in Kop van Kessel-Lo

In de Kop van Kessel-Lo worden uitgesproken stedelijke pleinen voorzien:

- het benedenplein doet dienst als stationsentree aan de zijde van Kessel-Lo en bedient een groot aantal functies (fietsenstalling, parking, bioscoop, handelszaken, ...)
- het bovenplein vormt een tweede stationstoegang en verbinding met de binnenstad.

Park Belle Vue moet ten opzichte van deze pleinen een complementaire rol vervullen.

3.2.5 Park Belle Vue als onderdeel van het netwerk van publieke ruimtes in Kessel-Lo

Zie figuur 16 Publieke ruimte in Kessel-Lo

In de onmiddellijke omgeving van Park Belle Vue situeren zich reeds een aantal publieke (al/niet groene) ruimtes:

- park Michotte;
- de groene ruimte en speelzone van Casa Blanca;
- het De Becker-Remyplein;
- het Prins Regentplein.

Het Jan Vranckxtracé verbindt een aantal van deze ruimtes.

Binnen een straal van ca. 1 km bevinden zich bovendien nog het provinciedomein, park Heuvelhof, de Bron en park Heiberg.

Opm. : Op de Centrale Werkplaatsen zal in de nabije toekomst ook een nieuw buurtpark voorzien worden.

Park Belle Vue moet zich op een zinvolle manier inschrijven in dit netwerk en een waardevolle toevoeging vormen op de bestaande publieke ruimtes.

3.3 Meervoudige duurzaamheid

3.3.1 Landschappelijke duurzaamheid

Landschappelijke duurzaamheid heeft niet alleen te maken met het behoud van wat vandaag waardevol is, maar ook met het introduceren van hedendaagse elementen, die in de toekomst kwaliteit en betekenis brengen. Het historisch stratenpatroon en het gebouwenpatrimonium bepalen het kader voor toekomstige projecten: wat bestaat en kwaliteitsvol is, vormt de maatstaf voor nieuwe ontwikkelingen. Het behoud en respect voor contextuele gegevens is echter een (noodzakelijke maar) onvoldoende voorwaarde om te komen tot duurzaamheid. In de eerste plaats lijkt het wenselijk een eerder kritisch contextualisme voorop te stellen, waarbij de gebreken van een gegeven context niet geaccepteerd maar doorgelicht en bijgestuurd worden. Daarenboven moeten nieuwe projecten in de stad aangegrepen worden om kwalitatieve hedendaagse architectuur en stedenbouw een kans te geven, als verrijking van het historisch patrimonium van de stad, als nieuwe laag in de gebouwde omgeving. “Vandaag wordt het patrimonium van morgen gebouwd.”

3.3.2 Functionele duurzaamheid

Functionele duurzaamheid heeft betrekking op het vermogen van een gebouw of omgeving om een veranderd gebruik op te nemen en dus om in de loop van de tijd te blijven functioneren. De sleutel tot functionele duurzaamheid van een omgeving ligt in haar aanpasbaarheid en flexibiliteit, in de aanwezige “marge” voor onbestemd gebruik, in de mogelijkheden voor meervoudig gebruik, ... Concreet moet bij het ontwerp onderzocht worden welke veranderingen in gebruik op korte en lange

termijn mogelijk kunnen optreden. Het gaat hierbij zowel om tijdelijke gebruikswijzigingen als over meer ingrijpende wijzigingen.

De toegankelijkheid voor andersvaliden, minder mobiele personen, kinderen en bejaarden moet in alle omstandigheden gewaarborgd zijn.

3.3.3 Bouwtechnische duurzaamheid

Het openbaar domein is meer dan andere ruimten onderhevig aan hoge belasting, slijtage, vandalisme en vervuiling. De bouwtechnische duurzaamheid moet het gebruik van de voorzieningen op langere termijn veilig stellen. In de verschillende fasen voor de verwezenlijking van park en wegenis, van (voor)ontwerp tot definitieve oplevering, dient rekening gehouden te worden met het toekomstig gebruik, de stabiliteit, belastingsdruk, vandalismebestendigheid en het onderhoud van de aanleg.

In de ontwerpfase worden materialen en technieken gekozen in functie van het toekomstige gebruik. De zware belasting door wegverkeer en bussen vragen een stevige fundering en een stabiele ondoorlatende laag. (Het is wenselijk in deze zones KWS te gebruiken, omdat dit materiaal deze druk het best kan opvangen.) Ook voor het voetgangersdomein speelt de materiaalkeuze een belangrijke rol: het vloeroppervlak moet vervangbaar, herstelbaar en vooral makkelijk te onderhouden zijn. Bij het ontwerp van constructies (verlichting, meubilair, recreatieve constructies ...) worden de aspecten onderhoud en vandalismebestendigheid niet uit het oog verloren. Het straatmeubilair wordt zo ingeplant dat zij een makkelijk onderhoud van de omgeving en het meubilair zelf niet in de weg staat.

Het groen – indien voorzien in het ontwerp- moet voldoende groeikansen krijgen. Kleinschalig groen is zeer onderhoudsintensief en wordt daarom best vermeden.

Bij het uitvoeren van de werken is het van groot belang dat de voorgestelde materialen op een degelijke manier worden verwerkt en de voorgeschreven technieken op een juiste manier worden gerealiseerd. Hiertoe is een degelijk toezicht op de werken onontbeerlijk.

De riolering wordt ontworpen en uitgevoerd volgens de regels van de “code van de goede praktijk”.

Het kostenplaatje moet in evenwicht zijn: het aanwenden van duurdere materialen en technieken kan verantwoord zijn wanneer dit én de uitstraling én de duurzaamheid van de aanleg ten goede komt.

4 Randvoorwaarden

4.1 Uitvoeringstermijn, werforganisatie en verkeersomleiding

De ontwerpers dienen in samenspraak met de politie van Leuven en eventueel andere actoren een plan voor werfinrichting, fasering en omleiding op te maken dat zal deel uitmaken van het uitvoeringsdossier

4.2 Budget

Het project wordt geraamd op € 6.650.000 in het totaal, waarvan € 3.400.000 voor wegen en riolering en € 3.250.000 voor de parkaanleg. De bedragen zijn BTW inclusief.

4.3 Ereloonovereenkomst

In afwijking van het reglement van de procedure van de Open Oproep, artikel 12, verwachten wij van de kandidaten geen raming van de projectkost.

Ervaring met wegenwerken van een dergelijke omvang heeft ons geleerd dat het bijzonder moeilijk is om een projectkost op te maken die het uiteindelijke aannemingsbedrag benadert indien er nog veel onzekerheden zijn in verband met de werken (hoeveelheid en aard van het grondverzet, stabiliteit, riolering ...). We willen niet dat de kandidaten zich verbinden tot een ereloon wanneer de aard, de omvang en de moeilijkheidsgraad van de opdracht niet voldoende gekend is.

Het ereloonpercentage is bepaald volgens de laatste uitgave van de 'voorwaarden betreffende de opdracht van de raadgevende ingenieurs' van FABI - KVIV en de laatste uitgave van de bijhorende ereloonpercentage- en de classificatietabel van barema I, klasse 1 en klasse 2, naargelang de aard van de werken.

Het ereloonpercentage wordt vermenigvuldigd met de aanpassingscoëfficiënt opgegeven in de specifieke offerte van het studiebureau.

De aanpassingscoëfficiënt mag niet lager dan 70 % en niet hoger dan 100 % zijn.

Het ereloon wordt bepaald door vermenigvuldiging van het ereloonpercentage met het eindbedrag der werken, zoals blijkt uit de eindafrekening van de aannemer(s) van de werken, inbegrepen de contractuele prijsherzieningen, exclusief BTW.

Het aldus toegepaste ereloonpercentage is geldig op de datum van de overeenkomst.

Ingeval de opdracht bestaat uit onderdelen die volgens de classificatietabel behoren tot verschillende ereloonklassen, wordt het ereloon berekend door de som te maken van de bedragen bekomen door het toepassen van de respectievelijke ereloonbarema's overeenkomstig de verschillende klassen van de werken, aangepast met de aanpassingscoëfficiënt door de inschrijver opgegeven bij de offerte voor deze opdracht.

4.4 Bijzondere gebruiksomstandigheden

Het park zal niet worden afgesloten 's avonds en 's nachts. Er dient bijgevolg bijzondere aandacht besteed te worden aan de sociale veiligheid. Het spoorwegdomein moet in elk geval veilig afgesloten worden.

4.5 Technische randvoorwaarden sport - en spelinfrastructuur

Speeltoestellen moeten voldoen aan de normen vastgelegd in EN-1176 en EN-1177. Verder moet ook voldaan zijn aan de Koninklijke Besluiten van 28 maart 2001 op de veiligheid van speeltoestellen en op de uitbating van speelterreinen. Voor skateterreinen wordt de Duitse norm DIN 33943 gehanteerd.

4.6 Technische randvoorwaarden auto-, bus-, fiets- en voetgangersverkeer

De rijbaan van de Martelarenlaan, meer bepaald de doorgaande as, wordt uitgevoerd in asfalt. De oversteekbewegingen voor de fietsers moeten tot een minimum beperkt worden. Er worden (voorlopig) twee halteplaatsen voor bussen voorzien. De concrete ontwerprichtlijnen omtrent de bushaltes worden tijdens de overlegronde met De Lijn besproken.

4.7 Technische randvoorwaarden riolering

Scenario-analyse als bijlage

De riolering wordt aangepast aan het vernieuwde stroomafwaartse stelsel dat berekend is volgens de screening van Aquafin.

De bestaande riool die momenteel in de oude Martelarenlaan naast de woningen ligt zal gebruikt worden als DWA ; daarnaast komt een nieuwe RWA .De oude en de nieuwe leiding komen bijgevolg onder de ventweg naast de woningen te liggen.

Onder de verharding van de nieuwe Martelarenlaan is een nieuwe RWA-leiding voorzien.

De berging van de Martelarenlaan tussen de Diestsesteenweg en de Tiensesteenweg gebeurt online. Bijgevolg dient er geen bergingsbekken voorzien te worden.

De scenario-analyse van Aquafin voor dit gebied is opgenomen in de bijlage.

4.8 Technische randvoorwaarden andere nutsleidingen

De nutsleidingen moeten komen te liggen onder een materiaal dat gemakkelijk te herstellen is.

5 Inhoud studieopdracht fase open oproep

5.1 Ontwerp vragen

Welke betekenis kan het park krijgen als ontmoetingsruimte voor omwonenden en als passageruimte? Hoe worden sport- en speelinfrastructuren ingepast?
Hoe wordt in het ontwerp ingespeeld op de ervaring van het park “aan verschillende snelheden” (auto, trein, fietsers, voetgangers)?

Hoe vervult het park zijn ecologische rol?

Wat is de betekenis van het park binnen het netwerk van publieke ruimtes in Kessel-Lo en de Leuvense binnenstad?

In welke mate vervult de publieke ruimte een complementaire rol t.o.v. de publieke ruimtes in het project Kop van Kessel-Lo?

Hoe wordt aangesloten op bestaande (heterogene) randen? Hoe wordt de relatie gedefinieerd tussen weg voor doorgaand verkeer, park en ventweg ? Hoe worden de dwarsverbindingen (fietsers, voetgangers, busgebruikers) opgelost?

Wat is het concept achter de keuze voor het groen, materiaalgebruik, verlichting en meubilair?

Welke ontwerpopties / keuzes dragen bij tot de veiligheid van het park, paden, weg en ventweg?

Evaluatie van de voorstellen i.v.m. verkeersafwikkeling ruimere omgeving + aanduiding op welke wijze hier in het ontwerp mee wordt omgegaan

Hoe wordt op het project Kop van Kessel-Lo aangesloten?

Hoe wordt op de fietsersbrug en het J.Vranckxtracé aangesloten?

Hoe wordt op de K.Albertlaan en Tiensesteenweg aangesloten?

5.2 Presentatiemateriaal

We vragen de ontwerpteams uitdrukkelijk om zich te houden aan de onderstaande lijst van documenten en vormvereisten.

Formaat: A3 bundel (openklappende pagina's zijn toegelaten), maximaal 40 A3's

Documenten:

Minimaal wordt geleverd:

- Concept / programma nota van max. 3 A3's met antwoorden op gestelde ontwerp vragen en beschrijving van belangrijkste ontwerptopties + motivering, ev. aangevuld met schematische weergave van concepten
- Overzichtsplannen op schaal 1/500 van de verschillende niveaus met aanduiding van wegen, voet- en fietspaden, verschillende zones in het park, specifieke infrastructuur (paviljoen, sport- of speelinrichting, ...) en beplantingen
- Minimaal 3 dwarsnedes op schaal 1/500
 - o ter hoogte van aansluiting op fietsersbrug/latere Jan Vranckxtracé
 - o ter hoogte van aansluiting Kop van Kessel-Lo
 - o ter hoogte van aansluiting Albertlaan
- Een concept voor groen, verlichting, materiaalgebruik, meubilair, geïllustreerd aan de hand van referentiebeelden (en/of ander materiaal)

Het staat de ontwerpers vrij om hiernaast te leveren:

- Meer gedetailleerde plannen van specifieke zones
- 3 D simulaties / maquette
- ...

5.3 Gunningscriteria

1. de kwaliteit van concept- en visievorming en het ontwerpend onderzoek op het vlak van landschapsinrichting, stedenbouw en architectuur gerelateerd aan de ambities en verwachtingen van de opdrachtgever zoals geformuleerd in de projectdefinitie. De onder 5.1. opgesomde ontwerp vragen vormen hierbij de leidraad;
2. de procesgerichtheid en- bereidheid;
3. de kostenbeheersing qua honorarium en projectkost;
4. de aandacht voor de globale aanpak van duurzaamheid;
5. de realisatietermijn.

6 Figuren

Figuur 1	Situering en afbakening projectgebied
Figuur 2	Openruimtestructuur (RSL)
Figuur 3	Nederzettingsstructuur (RSL) : selectie woonontwikkelingsgebieden
Figuur 4	Centrum- en economische structuur (RSL)
Figuur 5	Verkeersstructuur (RSL) : Regionale snelbuslijnen en tangentiële lijnen Verkeersstructuur (RSL) : Fietsinfrastructuren Verkeersstructuur (RSL) : Wegencategorisering
Figuur 6	Landschapsstructuur (RSL)
Figuur 7	Deelruimte Kessel-Lo (RSL)
Figuur 8	Park Belle Vue en zuidelijke Martelarenlaan in stadsontwerp Kop van Kessel-Lo / Martelarenlaan (Ontwerpteam Johan Van Reeth)
Figuur 9	Profiel zuidelijke Martelarenlaan – variant 4- Stadsontwerp Kop van Kessel-Lo / Martelarenlaan (Ontwerpteam Johan Van Reeth)
Figuur 10	Aansluiting op de noordelijke Martelarenlaan - Stadsontwerp Kop van Kessel-Lo / Martelarenlaan (Ontwerpteam Johan Van Reeth)
Figuur 11	Aansluiting op fietsersbrug - Stadsontwerp Kop van Kessel-Lo / Martelarenlaan (Ontwerpteam Johan Van Reeth)
Figuur 12	Aansluiting op de Tiensesteenweg - Stadsontwerp Kop van Kessel-Lo / Martelarenlaan (Ontwerpteam Johan Van Reeth)
Figuur 13	Fietsroutenetwerk Leuven
Figuur 14	Scholen
Figuur 15	Ecologische hoofdstructuur
Figuur 16	Publieke ruimte in Kessel-Lo

7 Bijlagen

CD met basiskaart (dwg, dxf, dgn)

Ruimtelijk Structuurplan Leuven

Stadsontwerp Kop van Kessel-Lo Martelarenlaan

Verkeerstellingen Streefbeeldstudie N2

Voorstudie verkeersafwikkeling omgeving Martelarenlaan

Kaart fietsroutenetwerk

Fasering Kop van Kessel-Lo

Resultaten grondonderzoek

Ontwerpovereenkomst in het kader van de wedstrijd

Ontwerpovereenkomst voor de opdracht

Scenario – analyse Aquafin

Wordt aan ontwerpers geleverd bij eerste briefing:

Ontwerp publieke ruimte noordelijke Martelarenlaan

Opmetingsplan met hoogtepeilen